

Brondocument WRM-examen categorie T

**Theorie van de rijtaak
(theorietoets 1.a)**

IBKI, januari 2018

INHOUD

BLAD

1	INLEIDING	3
2	KENNISBASIS THEORIE VAN DE RIJTAAK	5

1 INLEIDING

Algemene toelichting voor opleiders

Dit brondocument is een basisdocument voor opleiders om hun opleiding vorm te geven en voor IBKI bij het maken van examenopgaven van de theorietoets ‘Theorie van de rijtaak’. Daarnaast levert het natuurlijk ook kandidaten informatie over de reikwijdte van het examen. Het is van belang hierbij vooraf duidelijk te maken welke elementen in elk geval tot de ‘examenstof’ behoren. Hieronder volgt daarom puntsgewijs een algemene toelichting bij een aantal belangrijke onderwerpen.

De kolommen ‘voorspellen/evalueren’ en ‘beslissen/handelen’ bevatten geen volledig uitputtende beschrijving, omdat daar veelal concrete voorbeeldsituaties omschreven worden die passen bij de subtaak. Wel is tussen haakjes bij de beschreven situaties aangegeven bij welke criteria (veiligheid, doorstroming enz.) hierover vragen gesteld zouden kunnen worden.

In de kolom ‘waarnemen’ wordt ook wet- en regelgeving beschreven die van belang is voor een juiste oplossing van verkeersopgaven, maar juist dat onderdeel vergt nog enige toelichting.

Examenvragen over regels/richtlijnen kunnen betrekking hebben op:

- De richtlijnen van de Rijprocedure T. Als een examenvraag over deze richtlijnen gaat, wordt altijd de Rijprocedure in de vraag genoemd, zodat duidelijk is dat niet naar de wet gevraagd wordt. Daarnaast is van belang: als teksten uit dit brondocument in tegenspraak zijn met de Rijprocedure, is de Rijprocedure te allen tijde richtinggevend.
- Het gehele RVV zoals dat geldt op moment van examen. In dit brondocument worden *sommige RVV-artikelen* met name genoemd. Ook de niet-genoemde, bijvoorbeeld de artikelen over te voeren verlichting, zijn dus examenstof. Daarbij gaat het dus niet alleen om de regels die voor de bestuurder van het desbetreffende voertuig van belang zijn.
- Een selectie van voor de rijinstructeur WRM T van belang zijnde artikelen uit WVV, WRM, Kentekenreglement, Reglement Rijbewijzen en Regeling Voertuigen. Deze artikelen worden concreet genoemd (vooral bij de hoofdrijtaak Voorbereiden en afsluiten). Andere artikelen worden dus **niet** bevroegd.

Wat betreft voertuigkennis worden de relevante zaken in dit brondocument genoemd (met name rijklaar maken: controles, handelen bij pech). Uitgangspunt is dat een rijinstructeur WRM T bevroegd kan worden over zaken waar hij als instructeur/bestuurder (al dan niet ten opzichte van zijn leerling) mee te maken krijgt in en om het lesvoertuig. Begrip van functie en werking van motor, motorsystemen of motoronderdelen hoort hier niet bij.

Bij EHBO (Eerste hulp) gaat het uitsluitend om basiskennis van de regels ‘wat te doen en in welke volgorde’ als er Eerste hulp verleend zou moeten worden.

Korte beschrijving hoofdrijtaken

De basis voor de beoordeling van de theorie van de rijtaak is de kennisbasis die noodzakelijk is voor een verantwoorde uitvoering van de vijf hoofdrijtaken. Hier wordt daarvan een korte nadere precisering gegeven.

1. Voorbereiden en afsluiten van de verkeersdeelname

De eerste hoofdtaak is geen rijtaak in strikte zin. Het gaat om het uitvoeren van handelingen die moeten worden verricht voordat men gaat rijden en nadat een rit is afgesloten.

1. Ritvoorbereiding: plannen van tijd en route
2. Installeren: het gereed maken het voertuig (inclusief voertuigonderhoud) en het voorbereid zijn als bestuurder
3. Afsluiten van de rit

2. Stromen

Met stromen worden met name de voorwaartse verplaatsingen bedoeld: het wegrijden en stoppen, en het rijden op rechte en bochtige weggedeelten. Een bestuurder moet bij het rijden op rechte en bochtige weggedeelten rekening houden met allerhande aspecten van de weg (wegbreedte, wegverharding, uitzicht in bochten), overig verkeer, verkeersdrukte, weersomstandigheden etc.

1. Wegrijden
2. Koers houden
3. Stoppen

3. Kruisen

Bij het berijden van kruispunten kunnen grofweg drie taakaspecten worden onderscheiden, het links afslaan, het rechts afslaan en het rechtdoor rijden op kruispunten. Belangrijk bij kruispunten is dat informatie over de eigenschappen van het kruispunt in een zo vroeg mogelijk stadium moeten worden vastgesteld, zodat de juiste actie op tijd geselecteerd kan worden.

1. Oversteken
2. Rechts afslaan
3. Links afslaan

4. Zidelings verplaatsen

Het zidelings verplaatsen heeft betrekking op die handelingen, die een verplaatsing op het dwarsprofiel van de weg betekenen, maar waarbij niet wordt afgeslagen van de hoofdrijbaan. Gedacht kan worden aan het wisselen van rijstrook, maar ook aan invoegen en uitrijden.

1. Van rijstrook wisselen
2. Inhalen
3. Invoegen
4. Uitrijden

5. Manoeuvreren

Ten aanzien van het manoeuvreren wordt bij de rijproef onderscheid gemaakt in een aantal bijzondere verrichtingen. Deze opsplitsing wordt ten aanzien van de theorie van de rijtaak niet gemaakt. De kennisbasis voor het manoeuvreren is voor al deze bijzondere verrichtingen in feite hetzelfde en valt onder hoofdrijtaak 1.

2 KENNISBASIS THEORIE VAN DE RIJTAAK

Hoofdtak 1: Voorbereiden en afsluiten van verkeersdeelname			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
1.1 Ritvoorbereiding	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <p><i>Afweging voor- en nadelen gebruik van het voertuig:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Invloed gemotoriseerd verkeer op leefmilieu. ▪ Invloed gemotoriseerd verkeer op veiligheid (oorzaken verkeersongevallen). ▪ Vervoerwijzekeuze. ▪ Brandstofverbruik (soort brandstof) en uitstoot (afhankelijk van merk/type, zie energielabel). ▪ Actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen (gordels, hoofdsteunen, ABS, kooiconstructie e.d.). ▪ Hulpapparatuur (cruise control, brandstofbesparende hulpmiddelen e.d.). <p><i>Ritplanning en routekeuze:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weersomstandigheden (zie hierna). ▪ Toestand van de wegen (zie hierna). ▪ Tijdstip van vertrek (binnen/buiten spits) en verwachte reistijd. ▪ Gebruik informatie over weer, gebruik verkeersinformatie (radio, tv, internet). <p><i>Wegenmerken en wegomstandigheden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kenmerken naar wegcategorie (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen). ▪ Soort wegdek en veiligheid. ▪ Risicovolle gebieden. ▪ Verkeersintensiteit (filevorming). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bij slechte weersomstandigheden is de kans op ongevallen groter (veiligheid). ▪ Bij glad wegdek en slechte zichtomstandigheden (dichte mist) moet de rijsnelheid worden aangepast en moet met een langere reistijd rekening worden gehouden (veiligheid). ▪ Door een goede voorbereiding van de route voorkomt de bestuurder dat hij tijdens de rit is afgeleid, hierdoor worden gevaarlijke situaties voorkomen (veiligheid). ▪ Een goede voorbereiding van de route voorkomt onnodig omrijden, bespaart kilometers en beperkt de milieuoverlast (milieu). ▪ De aanwezigheid van speciale veiligheidsvoorzieningen (zoals ABS) kan leiden tot een onterecht gevoel van veiligheid, waardoor men geneigd is meer risico te nemen (risicocompensatie/veiligheid). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Al dan niet met het voertuig gaan rijden. ▪ Al dan niet gaan rijden bij slechte weersomstandigheden. ▪ Al dan niet gaan rijden bij grote verkeersdrukte (files).

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wegwerkzaamheden. <p><i>Weersomstandigheden:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zichtomstandigheden. ▪ Toestand wegdek en veiligheid (grond op wegdek, sneeuw, ijzel, e.d.). 		
	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Algemene bepaling WVV (art.2 WVV). ▪ Algemene gedragsregels WVV (art. 5, 6, 7 en 8 WVV). ▪ Gebruik gordels (art. 59 RVV). ▪ Definities en bepalingen uit de Regeling Voertuigen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ art. 1.1: de begripsomschrijvingen van lading, ondeelbare lading, motorrijtuigen met beperkte snelheid en landbouw- of bosbouwtrekker* ▪ art. 5.7.1 + 5.8.1* ▪ art. 5.7.6 + 5.8.6 + 5.14.6* ▪ art. 5.7.7 + 5.8.7 + 5.14.7* ▪ art. 5.7.27 + 5.8.27 + 5.14.27* ▪ art. 5.7.31 + 5.8.31 + 5.14.31* ▪ art. 5.7.38 + 5.8.38* ▪ art. 5.8.39 + 5.8.42 + 5.8.43* ▪ art. 5.7.42 + 5.7.43* ▪ art. 5.7.45 + 5.8.45* ▪ art. 5.7.51 t/m 5.7.66* ▪ art. 5.8.51 t/m 5.8.66* ▪ art. 5.14.51 t/m 5.14.66* ▪ art. 5.7.72 + 5.8.72 ▪ art. 5.18.0 + 5.18.1* ▪ art. 5.18.3 t/m 5.18.6* ▪ art. 5.18.8 t/m 5.18.21* ▪ art. 5.18.21a* ▪ art. 5.18.22 t/m 5.18.25* ▪ art. 5.18.25a t/m 5.18.25e* 		

	<ul style="list-style-type: none">▪ art. 5.18.35 + 5.18.35a*▪ art. 5.18.36 + 5.18.36b*▪ art. 5.18.37 + 5.18.38* <p>* Er zijn wijzigingen doorgevoerd in de Regeling voertuigen in verband met aanpassingen ten aanzien van de voertuigcategorieën T (Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 16 maart 2017, nr. IENM/BSK-2016/311749)</p>		
--	--	--	--

Hoofdtak 1: Voorbereiden en afsluiten van verkeersdeelname			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
1.2 Installeren	<p>Taaksituatie en omstandigheden <i>Rijklaar maken van het voertuig (eerste bestuurder)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Onderhoudstoestand (preventief onderhoud; als bestuurder opsporen van defecten en storingen). ▪ Als bestuurder handelen bij defecten en storingen. ▪ Toestand carrosserie (en berguimte) ▪ Toestand wielen en banden (soorten banden en hun kenmerken, profieldiepte, slijtage, spanning ook i.c.m. belading en rijstijl, beschadigingen banden en velgen). ▪ Toestand van vloeistofniveaus (koelvloeistof, ruitenwisservloeistof, remvloeistof, koppelvloeistof, stuurbekrachtigingsolie, hydraulische oliën, motorolie, brandstof e.d.) en controle op lekkages. ▪ Toestand verlichting (reservelampen). ▪ Toestand ruitenwissers (bladen, ruitensproeiers). ▪ Check van controlelampjes. ▪ Check van spiegels (afstellen). ▪ Uitzicht (ramen schoon). ▪ Factoren die stuurkarakter van het voertuig beïnvloeden. ▪ Doel en werking van de koppeling (ontkoppeld en gekoppeld). ▪ Check verwisselbare uitrustingsstukken en verwisselbaar getrokken machine. ▪ De bestuurder kan de verschillende soorten koppelmechanismen tussen de LBT/MMBS en de aanhangwagen benoemen en kent de maatvoering ervan. ▪ De bestuurder kan de aandachtspunten van de koppelmechanismen en het aankoppelen van verwisselbare uitrustingsstukken en de aanhangwagen benoemen in het kader van de verkeersveiligheid. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bij een voertuig dat niet aan de technische eisen voldoet, is de kans op ongevallen en schade aan het milieu groter dan bij een voertuig dat wel aan de technische eisen voldoet (veiligheid, milieu). ▪ Rijklaarcontrole is belangrijk, omdat hiermee wordt voorkomen dat onderweg storingen optreden (veiligheid, doorstroming), onveilige situaties ontstaan, bijvoorbeeld vuil dat vanaf het voertuig en/of de banden op de weg belandt (veiligheid) en overmatige milieuschade wordt veroorzaakt (milieu). Dit geldt tevens t.a.v. de verwisselbare uitrustingsstukken en verwisselbaar getrokken machines. ▪ Controlelampjes/waarschuwingssymbolen: <ul style="list-style-type: none"> - Oliedruk - Remsysteem - Koelvloeistofniveau / -temperatuur - Laadstroomcontrolelampje - Olieniveau - Motormanagement - Verlichting ▪ De juiste keuze van de soort banden (camberprofiel, blokprofiel, gazonprofiel) en de bandbreedte bevordert een veilig weggedrag ▪ Indien een wiel vervangen moet worden weet de bestuurder op welke wijze de bouten/moeren van het wiel aangedraaid moeten worden. Aandraaien vindt volgens een kruislings patroon plaats. Het vastzetten van de bouten/moeren gebeurt met een momentsleutel. ▪ Indien motorolie moet worden bijgevuld, weet de bestuurder te vinden waar het juiste type olie vermeld staat 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Al of niet gaan rijden als men als bestuurder onvoldoende voorbereid is. ▪ Al of niet uitvoeren van voertuigcontrole. ▪ Al of niet gaan rijden bij onvoldoende bandenspanning. ▪ Al of niet gaan rijden bij onvoldoende technische staat van het voertuig.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De bestuurder kan het belang van preventief onderhoud benoemen. ▪ De bestuurder kan de gevolgen van overbelading noemen. ▪ De bestuurder kan uitleggen hoe op juiste wijze de lading gestuwd en gezekerd moet worden. <p><i>Voorbereid zijn (eerste bestuurder)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Houding in het verkeer (rekening houden met maatschappelijke belangen/ met belangen andere weggebruikers e.d.). ▪ Inzicht in eigen sterke en zwakke punten van de rijvaardigheid (calibratie/statusonderkenning). ▪ Zit- en stuurhouding. ▪ Gebruik veiligheidsvoorzieningen. ▪ Gebruik en conditie van persoonlijke beschermingsmiddelen (bijvoorbeeld (werk)handschoenen en schoeisel). ▪ Gebruik apparatuur (bijvoorbeeld mobiele telefoon). ▪ Goed gezichtsvermogen (bril, nystagmus, tunnelblik). ▪ Factoren die waarnemingsvermogen kunnen beïnvloeden. ▪ Effecten rijvaardigheid beïnvloedende stoffen (alcohol, drugs, medicijnen). ▪ Vermoeidheid, ziekte. ▪ Emoties, stress, haast. <p><i>Rijklaar maken van het voertuig (tweede bestuurder)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Afstelling spiegels (extra achteruitkijkspiegel). ▪ Controle dubbele bediening. <p><i>Voorbereid zijn (tweede bestuurder)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zithouding op bijrijderstoel. 	<p>(instructieboekje). Van de ruitenwisservloeistof kent de bestuurder de functie en de verschillende typen (reinigen en voorkomen bevroering).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Soorten koppelmechanismen: <ul style="list-style-type: none"> - Vangmuilkoppeling - Kipperknobbel - Zwaaiende trekhaak - Gatenbalk - Koppelschotel - Kogelkoppeling ▪ Aandachtspunten koppelmechanismen en aankoppelen: <ul style="list-style-type: none"> - Vergrendeling - Borging ▪ Bij preventief onderhoud gaat het om: <ul style="list-style-type: none"> - Voorkoming van onnodige stilstand en kosten - Verhoging van de bedrijfszekerheid - Bevorderen van de verkeersveiligheid - Realiseren van een lagere milieubelasting ▪ Bij overbelading gaat het om: <ul style="list-style-type: none"> - Ongunstig brandstofverbruik - Versnelde slijtage - Schade aan wegen - Verkeersveiligheid - Sancties - Invloed op de wegligging/rijeigenschappen ▪ Bij het stuwen en zekeren van lading gaat het om: <ul style="list-style-type: none"> - De soort en eigenschappen van de lading (vaste en losse lading). - De methoden van ladingzekering: <ul style="list-style-type: none"> * krachtsluitende (neersjorren) ladingzekering * vormsluitende (opsluiten, direct zekeren) ladingzekering - Het afdekken van losse lading. - De hulpmiddelen bij ladingzekering van vaste lading: 	
--	--	---	--

		<ul style="list-style-type: none"> * siorpunten * spanbanden en de betekenis van de etiketten daarvan * spankettingen * panelementen * antislipmatten * siorhaken * twistlocks * stophout, balken en keggen - De hulpmiddelen bij ladingzekering van losse lading: <ul style="list-style-type: none"> * beheerst laden * netten, dekzeilen en kleppen ▪ Bij een bestuurder die niet goed is voorbereid op de verkeersdeelname, is de kans op verkeerde beslissingen groter. Dat kan leiden tot gevaarlijke (veiligheid), hinderlijke (doorstroming), minder milieuverantwoorde (milieu) en minder sociaal verantwoorde situaties (sociaal gedrag). ▪ Bij een onjuiste stuur- en zithouding heeft de bestuurder onvoldoende overzicht, onvoldoende zicht op de instrumenten en onvoldoende controle over de bedieningsmechanismen (veiligheid). ▪ Bij een beperkt uitzicht naar voor en naar achter en bij een beperkt gezichtsveld worden gemakkelijk zaken over het hoofd gezien, waardoor de kans op te late en niet passende reacties is vergroot. ▪ De linkervoet onnodig op het koppelingspedaal houden kan leiden tot slijtage. ▪ Onvoldoende bandenprofiel kan leiden tot minder grip, onbestuurbaarheid en langere remweg (veiligheid). ▪ Onvoldoende bandenspanning leidt tot verminderde wegligging en snellere slijtage (veiligheid). ▪ Onvoldoende bandenspanning leidt tot hoger brandstofverbruik (milieu). ▪ Defecte schokbrekers leiden tot: 	
--	--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"> - een verminderde bestuurbaarheid - onregelmatige slijtage aan de banden - slechte wegligging - scheef trekken bij remmen - langere remweg. 	
	<p>Wet- en regelkennis</p> <p><i>Toestand van het voertuig:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Belangrijke begrippen WVV (art. 1 WVV: wegen, motorrijtuigen, aanhangwagens, bestuurders van een motorrijtuig, houder van een motorrijtuig). ▪ Kenteken en kentekenbewijs (art. 36, 37[lid 1 a en lid 2], 40 en 41 WVV). ▪ Rijbewijsplicht (art. 107, 108 [lid 1, a, b en c], 110, 110a, 110b, 111, 112, 114, 118, 122, 123, 160 en 162 WVV). ▪ Relevante begrippen en bepalingen Reglement Rijbewijzen (art. 1, 3, 4, 5, 9a, 15, 16, 17, 18, 19, 19a, 19b, 19c, 21a, 24, 25a, 34, 50, 53, 53a lid 15, 54, 55, 56, 64a, 65, 67ha, 70, 77a, 78, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 100 RR) ▪ Relevante bepalingen Kentekenreglement (art. 1, 5, 17, 20, 37 en 38 KR). ▪ Verplichte APK/keuringsbewijs (art. 72, 73 en 74 WVV). ▪ Relevante bepalingen over voertuigeisen (art. 71 WVV). ▪ Aansprakelijkheid technische eisen van het voertuig (naast bestuurder ook eigenaar/houder van het voertuig aansprakelijk). <p><i>Toestand van de bestuurder:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wettelijk toegestaan alcoholpromillage (art. 8 WVV; 0,2 promille beginnende bestuurders, 0,5 promille ervaren bestuurders). ▪ Besturen na ontzegging (art. 9 WVV). ▪ Verbod wedstrijd op de openbare weg (art. 10 WVV). ▪ Gebruik gordels (art. 59 RVV). 		

	<ul style="list-style-type: none">▪ Gebruik mobiele telefoon (art. 61a RVV) <p><i>Rij-instructie:</i></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Bevoegdheid tot het geven van rijonderricht (art. 7, 8 en 9 WRM).		
--	---	--	--

Hoofdtak 1: Voorbereiden en afsluiten van verkeersdeelname			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
1.3 Afsluiten van de rit	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <p><i>Reguliere afsluiting van de rit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaats (geen hinder, geen gevaar). ▪ Uitschakelen motor (parkeerrem, versnellingshandel, uitschakelen hulpapparatuur) ▪ Kijken (spiegels). ▪ Uitstappen bestuurder en passagiers (geen hinder, geen gevaar). ▪ Ander verkeer. ▪ Weer (wind, zicht e.d.). <p><i>Handelen bij pech:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pechvoertuig veilig plaatsen, zodat het zo weinig mogelijk hinder oplevert voor het overige verkeer. ▪ Markeren van het pechvoertuig (waarschuwingslichten, gevarendriehoek). ▪ Als bestuurder uitvoeren van "kleine reparaties" (lamp vervangen e.d.). ▪ Controle op reserve- en veiligheidsonderdelen (reservelampen, gevarendriehoek e.d.). ▪ Inroepen hulpdiensten en slepen. ▪ Mogelijke vluchtroutes (bruggen, geluidswallen, tunnels, etc.). <p><i>Handelen bij een ongeval:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaats van het ongeval niet verlaten. ▪ Markeren van de plaats van het ongeval. ▪ Waarschuwen naderend verkeer. ▪ Inschakelen politie (alarmnummer 112). ▪ Afhandeling van schade (schadeformulier). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wanneer het voertuig pechsignalen afgeeft, dient de bestuurder zo mogelijk door te rijden tot een parkeerplaats, parkeerhaven of een plaats waar veilig in de berm geparkeerd kan worden, omdat bij plaatsing op of vlak langs de rijbaan de kans op een botsing groot is (veiligheid). Bovendien wordt op die manier het overige verkeer zo weinig mogelijk gehinderd (doorstroming). ▪ Om te voorkomen dat kortsluiting in het elektrische circuit (en daarna brand) ontstaat, verdient het aanbeveling de accuklemmen los te nemen, de volgorde daarbij is dat eerst de klem aan de minpool wordt losgenomen en daarna die aan de pluspool (veiligheid). ▪ Bij het slepen van een defect voertuig moet er rekening mee gehouden worden dat bij veel voertuigen diverse systemen uitvallen wanneer de motor niet ingeschakeld is, met invloed op het weggedrag. Er moet dan veel meer druk op het rempedaal worden uitgeoefend om te kunnen remmen (veiligheid). Ook gaat het sturen dan zwaar. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Al of niet nemen van voorzorgsmaatregelen. ▪ Al of niet markeren van de ongevalsplaats. ▪ Al of niet inschakelen van deskundige hulp.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mogelijke vluchtroutes (bruggen, geluidswallen, tunnels, etc.). <p><i>Toepassen basisregels EHBO:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Op gevaar letten. ▪ Nagaan wat er gebeurd is en wat iemand mankeert. ▪ Slachtoffer gerust stellen. ▪ Deskundige hulp inroepen (alarmnummer 112). ▪ Slachtoffer niet verplaatsen. 		
	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dood/zwaar lichamelijk letsel door schuld (art.6 WVV). ▪ Doorrijden na ongeval is misdrijf (art. 7 WVV). ▪ Schuld en aansprakelijkheid (art. 185 WVV). ▪ Verzekering (WAM art. 2 [lid 1, 2, 3] en 3 [lid 1]: verplichte WA- verzekering) en schadeformulier. ▪ Wettelijke bepalingen ten aanzien van slepen (art. 53 RVV). ▪ Gebruik gevarendriehoek (art. 58 RVV). 		

Hoofdtak 2: Stromen			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
2.1 Wegrijden	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit kijken, van blikveld wisselen, juist gebruik spiegels). ▪ Taxatie gedrag van ander verkeer. ▪ Starten motor (zonder gasgeven). ▪ Gasgeven, schakelen (toerental), afremmen, uitrollen (geluid, uitstoot). ▪ Krachten en weerstanden die tijdens het wegrijden in (on)beladen toestand optreden. ▪ Positie (geen hinder). ▪ Rijsnelheid (gecontroleerd, maar ook vlot en doortastend, snel naar gewenste eindsnelheid en gelijkmatig). ▪ Volgafstand/ruimteknussen ▪ Passeerafstand. ▪ Moment van overschakelen (toerental). ▪ Reactiesnelheid. ▪ Stopafstand (= remweg + reactieafstand). ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). ▪ Voor laten gaan (tijd en ruimte geven). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Soort voertuig en breedte ervan. ▪ Positie van tegemoetkomend verkeer. ▪ Type weg. ▪ Aantal rijstroken, breedte rijstrook. ▪ Weggedeelten (fietspad, -strook (art 10, lid 2 RVV), trottoir). ▪ Bebakening en markering. ▪ Bermbegroeiing. ▪ Wegverloop (bochten en versmallingen). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Te sterke acceleratie en hoge rijsnelheden zorgt voor grotere geluidsproductie, hoger brandstofverbruik, geen maximale grip op weg en slijtage van banden (milieu, doorstroming). ▪ Rijden in (lage) versnelling met hoog toerental kost meer brandstof en veroorzaakt meer geluid (milieu). Groter verbruik leidt tot grotere uitstoot. ▪ Bij plotseling snel wegrijden en korte volg- en passeerafstanden is de kans op te late reacties van ander verkeer groot (met name zwakke verkeersdeelnemers, maar ook bestuurders van vrachtauto's (veiligheid, doorstroming, sociaal rijgedrag). ▪ Bij krachten en weerstanden gaat het om: <ul style="list-style-type: none"> - Krachten en weerstanden die op het voertuig en/of de lading werken. - De verdeling van de lading over de laadvloer. - Het zwaartepunt, de stabiliteit, het kantelmoment o.a. bijvoorbeeld bij vloeistoffen etc. ▪ Verandering van plaats op de weg kan leiden tot te dichte nadering van tegenliggers of objecten (veiligheid). ▪ Verminderde bestuurbaarheid en/of te korte volgafstand kan te late of niet passende reacties opleveren ▪ Naarmate het eigen voertuig breder, is er minder tussenruimte t.o.v. tegemoetkomend verkeer (veiligheid). ▪ Bij afwezigheid van fiets- en voetpaden vaker fietsers/voetgangers op de weg en daarom positie op de weg vaker naar links (veiligheid). ▪ Kleinere tussenruimte om te passeren verhoogt kans op te dichte nadering (veiligheid). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wel of niet wegrijden in bepaalde verkeerssituaties. ▪ Wel of niet wegrijden bij aanwezigheid andere verkeersdeelnemers. ▪ Wel of niet communiceren met andere verkeersdeelnemers bij het wegrijden.

	<ul style="list-style-type: none">▪ Kenmerken andere verkeersdeelnemers (sterke en zwakke verkeersdeelnemers).▪ Weersomstandigheden.		
	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Regels inzake voor laten gaan.▪ Regels inzake snelheidslimieten per wegcategorie en voertuigcategorie (art. 19 t/m 22 RVV).▪ Verplichting zoveel mogelijk rechts te rijden (art.3, lid 1, RVV).▪ Teken geven bij wegrijden (art. 55 RVV).▪ Verplicht opvolgen van aanwijzingen (art 12 WVV)		

Hoofdtak 2: Stromen			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelskeuzen
2.2 Koers houden	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sturen (stand van handen, gebruik stuur, stuurmethode: doorgeven, overpakken, geen plotselinge sturbewegingen). ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit, blikveld wisselen, gebruik spiegels). ▪ Schakelen (toerental). ▪ Taxatie gedrag ander verkeer. ▪ Positie (stabiele laterale positie). ▪ Rijden van bochten (vloeiend en comfortabel, op tijd terug geschakeld). ▪ Krachten en weerstanden die tijdens het rijden in (on)beladen toestand optreden. ▪ Voertuigbediening geautomatiseerd. ▪ Volgafstand/ruimte kussen. ▪ Passeerafstand (rechts, links). ▪ Uitwijkruimte (tijd en ruimte aan ander verkeer). ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). ▪ Principes brandstofbesparende rijstijl (Het Nieuwe Rijden) ▪ Rijsnelheid (aangepast aan omstandigheden maar tevens vlot en doortastend, gelijkmatige snelheid, naderingssnelheid aangepast bij bochten). ▪ Rijden in file (niet onnodig wisselen van rijstrook). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Onderdelen die deel uitmaken van de weg. ▪ Indeling infrastructuur (Duurzaam Veilig/wegcategorieën). ▪ Bebakening en markering. ▪ Verkeersinzichtelijke betekenis van verkeersborden. ▪ Soorten wegdek, verkeersdrempels 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bij grote verkeersdrukte op de weg en korte volgafstand tussen voertuigen wordt op tijd reageren op remmende voorligger bemoeilijkt (veiligheid). ▪ Langdurig links rijden op de weg verspert de doorgang voor achterliggend verkeer en kan leiden tot irritatie bij andere weggebruikers (sociaal rijgedrag, doorstroming). ▪ Onnodig langzamer rijden dan de maximaal toegestane snelheid ter plaatse kan andere weggebruikers verrassen, waardoor zij niet op tijd kunnen reageren (veiligheid, doorstroming, sociaal rijgedrag). ▪ Sneller rijden dan de maximumsnelheid geeft grotere kans op dicht naderen van voorliggend verkeer en op verrassing bij andere weggebruikers (veiligheid, sociaal rijgedrag). ▪ Sneller rijden dan de maximumsnelheid geeft grotere uitstoot en geluidsproductie (milieu). ▪ Niet (op tijd) opvolgen van verkeersstekens kan leiden tot onderbrekingen in de verkeersstroom (doorstroming) en tot verwarring bij andere weggebruikers (veiligheid, sociaal rijgedrag). ▪ Bij plotselinge snelheidsvermindering en korte volgafstand is er kans op te late reacties van volgend verkeer, zoals zwakkere verkeersdeelnemers en bestuurders van vrachtauto's (sociaal rijgedrag, veiligheid). ▪ Bij hoge snelheden in bochten kan bestuurbaarheid van het voertuig minder worden en kan de plaats op de weg moeilijker gehandhaafd worden en neemt de kans op het kantelen van het voertuig toe. Dit is mede afhankelijk van het soort lading, bijvoorbeeld vloeistoffen, dat vervoerd wordt (veiligheid). ▪ Bij krachten en weerstanden gaat het om: 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wel of niet van positie veranderen. ▪ Wel of niet de snelheid aanpassen. ▪ Wel of niet remmen. ▪ Keuze van de juiste stuurmethode. ▪ Keuze van de juiste versnelling. ▪ Keuze van het juiste toerental.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Speciale voorzieningen op de weg. ▪ Bijzondere weggedeelten. ▪ Tunnels. ▪ Risicovolle gebieden (scholen, bouwterreinen, werk in uitvoering e.d.). ▪ Speciale stroken op de weg (doelgroepstroken e.d.). ▪ Informatiesystemen (dynamisch route-informatiepaneel (DRIP), parkeer route-informatiesysteem (PRIS)). ▪ Waarneembaarheid van bochten en van wegverloop. ▪ Kenmerken andere verkeersdeelnemers (sterke en zwakke verkeersdeelnemers). ▪ Weersomstandigheden. ▪ Toepassing wegverkanting (middelpuntvliedende kracht). ▪ Risico's van 'nabocht'. ▪ Kantelgevaar voertuigcombinatie ▪ Risico's van spoorvorming. ▪ Factoren die het stuurkarakter van het voertuig beïnvloeden 	<ul style="list-style-type: none"> - Krachten en weerstanden die op het voertuig en/of de lading werken. - De verdeling van de lading over de laadvloer. - Het zwaartepunt, de stabiliteit, het kantelmoment o.a. bijvoorbeeld bij vloeistoffen etc. ▪ Hoge snelheden bij wegversmallingen kan handhaving van de plaats op de weg bemoeilijken (veiligheid). ▪ Verminderde reactiesnelheid leidt via langere reactieafstand tot langere remweg (veiligheid). ▪ Te sterk afremmen kan in druk verkeer aanleiding zijn voor filevorming (doorstroming, bereikbaarheid). ▪ Naarmate men meer rechts houdt, is er meer tussenruimte t.o.v. tegemoetkomend verkeer (veiligheid). ▪ Naarmate tegemoetkomend voertuig breder, is er minder tussenruimte (veiligheid). ▪ Naarmate het eigen voertuig breder is, is er minder tussenruimte t.o.v. tegemoetkomend verkeer (veiligheid). ▪ Naarmate rijnsnelheid hoger is, zal bij bochtig wegverloop eigen rijstrook sneller verlaten worden; kans op verrassing andere weggebruikers (veiligheid). ▪ Bij overhangende bermbegroeiing positie op de weg meer naar links (veiligheid). ▪ Bij afwezigheid van fiets- en voetpaden vaker fietsers/voetgangers op de weg en daarom positie op de weg vaker naar links (veiligheid, doorstroming). ▪ Kleinere tussenruimte om te passeren verhoogt kans op te dichte nadering (veiligheid). ▪ Minder snel rijden levert een substantiële brandstofbesparing op. ▪ De uitstoot van schadelijke stoffen neemt meer dan evenredig toe met de toename van de snelheid. Ook de geluidsproductie stijgt met toename van de snelheid. ▪ Het zicht op de aanwezigheid van een bocht en het verloop 	
--	--	---	--

		<p>daarvan wordt veelal vergemakkelijkt door de 'taal van de weg' zoals bochtschilden, bempalen, belijningen op het wegdek en langs de weg staande bomen (veiligheid).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anders dan op rechte weggedeelten is de zichtafstand in bochten afhankelijk van de straal van de bocht (veiligheid). ▪ Rijden met onaangepast hoge rijsnelheid kan leiden tot: <ul style="list-style-type: none"> - verlies maximale grip op de weg - verminderde bestuurbaarheid in bochten - bemoeilijkte handhaving plaats op de weg - vernauwing blikveld, waardoor het zicht zijwaarts minder wordt - gewenning aan hoge snelheid - onnodige belasting van het milieu - extra slijtage van banden ▪ Onrustig en inconsequent rijgedrag maakt het voor andere weggebruikers moeilijk goed te anticiperen. 	
	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaats op de weg (zoveel mogelijk rechts houden; art. 3, lid 1, RVV). ▪ Gebruik rijbaan (art. 10 RVV). ▪ Rechterrijstrook volgen. ▪ Regels voor rijden in file. ▪ Regels maximumsnelheid (art. 19 t/m 22 RVV). ▪ Voorbijrijden stilstaande bus/tram (art. 52 RVV) 		

Hoofdtak 2: Stromen			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
2.3 Stoppen	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Moment van stoppen (op tijd vertragen, geen onnodige stops). ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit, blikveld wisselen, gebruik spiegels). ▪ Wijze van vertragen (op tijd vertragen, uitrollen in de versnelling). ▪ Krachten en weerstanden die tijdens het vertragen/remmen in (on)beladen toestand optreden. ▪ Motor uitschakelen bij lange tussenstops (HNR) ▪ Volgafstand/ruimtekussen ▪ Positie (geen hinder). ▪ Voor laten gaan (ruimte gunnen aan ander weggebruikers). ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). ▪ Stopafstand is de som van de afgelegde weg in de reactietijd en de remweg. ▪ Handelen in noodsituaties (risicoperceptie, anticiperen en op tijd snelheid aanpassen). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bijzondere weggedeelten. ▪ Speciale stroken op de weg. ▪ Soort voertuig en breedte ervan. ▪ Positie van tegemoetkomend verkeer. ▪ Type weg. ▪ Aantal rijstroken, breedte rijstrook. ▪ Bebakening en markering. ▪ Bermbegroeiing. ▪ Wegverloop (bochten en versmallingen). ▪ Kenmerken andere verkeersdeelnemers (sterke en zwakke 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sterk en plotseling afremmen in een drukke verkeerssituatie kan aanleiding zijn tot congestie ('ophoping') vanwege een 'schrik-effect' bij het andere verkeer (doorstroming). ▪ Als het noodzakelijk is flink te remmen moet rekening gehouden worden met een te late of niet passende reactie van eventueel volgend verkeer, met name als het zwaar verkeer betreft (veiligheid). ▪ Bij krachten en weerstanden gaat het om: <ul style="list-style-type: none"> - Krachten en weerstanden die op het voertuig en/of de lading werken. - De verdeling van de lading over de laadvloer. - Het zwaartepunt, de stabiliteit, het kantelmoment o.a. bijvoorbeeld bij vloeistoffen etc. - De risico 's bij het remmen (o.a. scharen). ▪ Remmen betekent altijd verlies van opgebouwde snelheid en daarmee verlies van energie: als men vaak moet remmen ontstaat onnodige uitstoot van vervuilende stoffen (milieu). ▪ Uit de naderingssnelheid moet het overige verkeer kunnen opmaken wat de bestuurder van plan is te gaan doen (sociaal gedrag). ▪ De remweg is afhankelijk van (veiligheid): <ul style="list-style-type: none"> - de rijsnelheid - de remvertraging - de belading van het voertuig - de toestand van het wegdek. ▪ Bij een verdubbeling van de rijsnelheid is de remweg vier maal zo lang (veiligheid). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wel of niet uitrollen. ▪ Wel of niet de motor uitschakelen. ▪ Keuze van stopplaats.

	<p>verkeersdeelnemers).</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weersomstandigheden. 		
	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Onderscheid stoppen, stilstaan en parkeren. ▪ Regels inzake weggedeelten en categorie wegen (kruispunt, fietsstrook, voetgangersoversteekplaats, voetpaden busstrook, tunnel, brug, tram-/spoorwegovergang, in- en uitrijstroken, e.d.; art.23 RVV). ▪ Verkeerstekens op borden (bijv. stopverbod, parkeerverbod, bushalte, invalidenplaats, vergunninghoudersplaats, parkeerschijfzone, e.d.; art.24 en art.25 RVV). ▪ Verkeerstekens op de weg (bijv. gele doorgetrokken streep, parkeervakken; art.24 en art.25 RVV). ▪ Dubbel parkeren is verboden (art.24, lid 3 RVV). 		

Hoofdtak 3: Kruisen.			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
3.1 Oversteken	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit, blikveld wisselen, gebruik spiegels). ▪ Positie op de weg (niet blokkeren van kruisingsvlak). ▪ Zicht voor en achter. ▪ Naderrichting links-rechts. ▪ Snelheid (aangepaste naderingssnelheid, maar tevens voldoende vlot en doortastend). ▪ Vertragen (op tijd gas terug en uitrollen in de versnelling). ▪ Taxatie gedrag ander verkeer. ▪ Voor laten gaan. ▪ Tijd en ruimte gunnen aan andere weggebruikers. ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lengte/breedte eigen en andere voertuigen. ▪ Aantal rijstroken (1 of 2). ▪ Wegbreedte. ▪ Waarneembaarheid kruispunten. ▪ Bermbegroeiing. ▪ Soort kruispunt/wegaansluiting (gelijkwaardig/ongelijkwaardig; gelijkvloers/ongelijkvloers e.d.). ▪ Voertuigcategorieën. ▪ Wegcategorieën. ▪ Tegemoetkomende bestuurders: rechtdoor, rechtsaf. ▪ Bestuurders zelfde richting (inhalen, volgafstand). ▪ Voorsorteervakken. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stilstaan, keren en parkeren op kruispunt kan de doorgang voor andere weggebruikers blokkeren (doorstroming) en de kans op tijdig reageren bij naderend verkeer verkleinen (veiligheid). ▪ Te hoge naderingssnelheid leidt tot schrikreactie bij ander verkeer (sociaal rijgedrag, veiligheid). ▪ Plotseling snelheid verminderen kan leiden tot niet op tijd reageren, te dichte nadering of niet op tijd tot stilstand komen van achterliggend verkeer (veiligheid). ▪ Hoogte van eigen rijsnelheid bepaalt hoe plotseling een handeling moet worden uitgevoerd. ▪ Niet voorsorteren tegen de weg: achterop komend verkeer heeft geen passeerruimte (doorstroming). ▪ Niet voorsorteren naar rechts: achterop komend verkeer heeft geen passeerruimte (doorstroming). ▪ Niet voorsorteren op linkerrijstrook: weg afgesloten voor achterliggend verkeer (doorstroming). ▪ Het niet opvolgen van een verkeersteken (teken op de weg; verkeerslicht; bord verboden in te rijden) brengt medeweggebruikers in verwarring en leidt tot niet passende reacties (veiligheid) (veiligheid, sociaal rijgedrag). ▪ Het niet geven van een teken brengt medeweggebruikers in verwarring (veiligheid, sociaal rijgedrag). ▪ Bij grote drukte in tegengestelde rijrichting: zonder meer links afslaan leidt tot onderbreken van de stroom tegemoetkomend verkeer (doorstroming). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wel of niet oversteken. ▪ Wel of niet de snelheid aanpassen. ▪ Wel of niet voorsorteren.

	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Onderscheid voorrang en vrije doorgang. ▪ Hoofregel rechts gaat voor (art.15, lid 1 RVV). ▪ Bestuurders op onverharde weg moeten voorrang verlenen aan bestuurders op verharde weg (art.15, lid 2 RVV). ▪ Bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram (art.15 lid 2 RVV). ▪ Weggebruikers moeten voorrangsvoertuigen voor laten gaan (art.50 RVV). ▪ Kruispunten niet blokkeren (art.14 RVV). ▪ Verkeersteken op weg, bord (aanwezigheid haaiantanden, art.80 RVV). ▪ Verkeerstekens (verplichte rijrichting, verbod af te slaan) opvolgen. ▪ Linksaf: tegemoetkomend verkeer voor laten gaan. ▪ Signalen geven. ▪ Bij afslaan mag worden voorgesorteerd (art.17 RVV). ▪ Bij afslaan gaat rechtdoorgaand verkeer voor (art. 18 RVV). ▪ Gedrag bij overwegen (art. 15a RVV) ▪ Gedrag bij militaire kolonnes en uitvaartstoeten (art. 16 RVV) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De snelheid waarmee een verkeerssituatie genaderd wordt, moet altijd aangepast zijn aan de omstandigheden en zodanig gekozen zijn dat de bestuurder in staat is zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is (veiligheid). Uit de nadersnelheid moet voor andere weggebruikers op te maken zijn wat de bestuurder van plan is te gaan doen (sociaal rijgedrag). 	
--	---	---	--

Hoofdtak 3: Kruisen			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
<p>3.2 Rechts afslaan</p> <p>3.3 Links afslaan</p>	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Links-rechts positie op de weg. ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit, blikveld wisselen, gebruik spiegels). ▪ Zicht voor en achter. ▪ Naderrichting links-rechts. ▪ Snelheid (aangepaste naderingssnelheid, maar tevens vlot en doortastend). ▪ Vertragen (op tijd gas terug en uitrollen in de versnelling). ▪ Schakelen (vermijden terugschakelen via meerdere versnellingen). ▪ Bochten (op tijd teruggeschakeld, in de juiste/gewenste versnelling) ▪ Richting aangeven (op tijd). ▪ Voorsorteren (op juiste wijze, onbelemmerde doorgang. Juist gebruik voorsorteerstroken/opstelvakken). ▪ Taxatie gedrag ander verkeer. ▪ Voor laten gaan. ▪ Tijd en ruimte gunnen aan andere weggebruikers. ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). ▪ Bermbegroeiing. ▪ Soort kruispunt (gelijkwaardig, ongelijkwaardig). ▪ Voertuigcategorieën. ▪ Wegcategorieën. ▪ Tegemoetkomende bestuurders: rechtdoor, rechtsaf. ▪ Voorsorteervakken. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Als niet op tijd of op een onjuiste wijze wordt voorgesorteerd, kan dat ertoe leiden dat het achteropkomende verkeer onvoldoende passeerruimte heeft (doorstroming). ▪ Het niet op tijd of onjuist geven van een teken kan ertoe leiden dat het achteropkomende of tegemoetkomende verkeer wordt verrast. Daardoor kan het niet op tijd en niet adequaat reageren (veiligheid). ▪ De bestuurder moet erop voorbereid zijn, dat vrij liggende fietspaden in twee richtingen mogen worden bereden en dat fietsers en bromfietzers daarom ook uit de tegemoetkomende richting kunnen komen (veiligheid). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wel of geen richting aangeven. ▪ Tijdstip van richting aangeven. ▪ Wel of niet voorsorteren. ▪ Wel of niet terugschakelen. ▪ Wel of niet de snelheid aanpassen.

	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Onderscheid voorrang en vrije doorgang.▪ Hoofregel rechts gaat voor (art.15, lid 1 RVV).▪ Bestuurders op onverharde weg moeten voorrang verlenen aan bestuurders op verharde weg (art.15, lid 2 RVV).▪ Bestuurders verlenen voorrang aan bestuurders van een tram (art.15 lid 2 RVV).▪ Weggebruikers moeten voorrangsvoertuigen voor laten gaan (art.50 RVV).▪ Kruispunten niet blokkeren (art.14 RVV).▪ Verkeersteken op weg, bord (aanwezigheid haaietanden, art.80 RVV).▪ Verkeerstekens (verplichte rijrichting, verbod af te slaan) opvolgen.▪ Linksaf: tegemoetkomend verkeer voor laten gaan.▪ Signalen geven.▪ Bij afslaan mag worden voorgesorteerd (art.17 RVV).▪ Bij afslaan gaat rechtdoorgaand verkeer voor (art. 18 RVV).		
--	--	--	--

Hoofdtak 4: Zijdelings verplaatsen			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
4.1 Van rijstrook wisselen	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit, blikveld wisselen, gebruik spiegels). ▪ Taxatie gedrag ander verkeer. ▪ Rijsnelheid (aangepast aan omstandigheden, maar tevens vlot en doortastend). ▪ Schakelen (op tijd schakelen in hogere versnelling). ▪ Volgafstand/ruimte kussen ▪ Richting aangeven (juiste wijze, op tijd). ▪ Beschikbare ruimte (links/rechts). ▪ Positie (zichtbaarheid, niet onnodig lang links rijden). ▪ Tijd en ruimte gunnen aan ander weggebruikers. ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veelvuldig wisselen van rijstrook moet worden voorkomen, dit kan gevaarlijk zijn (veiligheid) en leidt tot irritatie bij het andere verkeer (sociaal gedrag). ▪ Om de rijsnelheid van achteropkomend verkeer te kunnen bepalen, moet de bestuurder een aantal keren achter elkaar in de spiegel kijken (veiligheid). ▪ Door verminderd zicht kan achteropkomend verkeer niet op tijd opgemerkt worden (veiligheid). ▪ Bij het van rijstrook wisselen is het belangrijk in de spiegels te kijken en vooral opzij van het voertuig te kijken in verband met de aanwezige dode hoek (veiligheid). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wel of geen richting aangeven. ▪ Tijdstip van richting aangeven. ▪ Wel of niet de snelheid aanpassen. ▪ Wel of niet van rijstrook wisselen.
	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Regel inzake voor laten gaan ander verkeer bij zijdelingse verplaatsing (art. 54 RVV). ▪ Regel inzake teken geven bij zijdelingse verplaatsing (art. 55 RVV). 		

Hoofdtak 4: Zijdelings verplaatsen			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
4.2 Inhalen	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit, blikveld wisselen, gebruik spiegels). ▪ Zicht voor en achter. ▪ Rekening houden met dode hoek. ▪ Vrij(e) ruimte(kussen) achter, naast en uiteindelijk voor in te halen voertuig. ▪ Zicht achteruit vanuit in te halen voertuig (bijv. vrachtwagen, aanhangwagen). ▪ Snelheid (snelheidsverschil) en acceleratie (aangepast aan omstandigheden, maar tevens vlot en doortastend). ▪ Taxatie gedrag ander verkeer (tegemoetkomend en achteropkomend verkeer: scannen, vaststellen ruimte en rijsnelheid). ▪ Positie (niet onnodig links blijven rijden). ▪ Richting aangeven (juiste wijze, op tijd). ▪ Tijd en ruimte gunnen aan andere weggebruikers. ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). ▪ Voorgesorteerden (bij rechts inhalen). ▪ Soorten voertuigen ander verkeer (auto's, fiets, bromfietsen). ▪ Wegcategorie (erf, 30 km-zone, 60 km-zone, 50 km/h, 80 km/h) ▪ Kenmerken wegverloop (bochten, bomen, wegbreedte). ▪ Kruispunten. ▪ Aantal rijstroken. ▪ Blokmarkering. ▪ Doorgetrokken streep. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Door verminderd zicht kunnen achterop- en tegemoetkomend verkeer niet op tijd opgemerkt worden (veiligheid). ▪ Door te korte volgafstand (zeker op enkelbaanswegen) kunnen andere bestuurders inhalende bestuurder niet op tijd opmerken; oogcontact moeilijk (veiligheid). ▪ Mate van acceleratie bepaalt duur inhaalmanoeuvre: naderen tegenliggers (veiligheid). ▪ Inschatting nabijheid tegemoetkomend verkeer beïnvloedt kans op te dichte nadering tijdens inhalen (veiligheid). ▪ Wegverloop (bochten, bomen) beïnvloedt de kans dat men tegemoetkomend verkeer op tijd kan waarnemen (veiligheid). ▪ Verkeersdrukte bepaalt of voldoende tijd en ruimte is om tegenliggers niet te dicht te naderen (veiligheid). ▪ Bij een (voorgenomen) inhaalmanoeuvre dient rekening gehouden te worden met: <ul style="list-style-type: none"> - de manoeuvre zelf moet zo kort mogelijk zijn - inhalen is een van de meest gevaarlijke handelingen - het wegverloop kan de mogelijkheid beïnvloeden op tijd tegemoetkomend verkeer op te merken - de weersomstandigheden kunnen de mogelijkheid beïnvloeden op tijd tegemoet komend verkeer op te merken - bij een kleine passeerafstand kunnen ingehaalde fietsers en bromfietzers schrikken, uit het evenwicht gebracht worden en vallen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Al of niet inhalen onder verschillende omstandigheden (verminderd zicht, korte volgafstand, nabijheid tegemoetkomend verkeer, wegverloop, bochten, bomen, verkeersdrukte). ▪ Keuze van varianten van uitvoering: afstand tot voorganger voorafgaand aan inhaalmanoeuvre, passeerafstand tussen voertuig en gepasseerde voertuigen. ▪ Keuze en timing van deelhandelingen: moment van richting aangeven.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voetgangersoversteekplaats. ▪ File. 		
	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inhaalverbod (borden F1 t/m F4) ▪ Inhalen geschiedt links (hoofdregel, art.11, lid 1 RVV). ▪ Links voorgesorteerde bestuurders rechts inhalen (art.11, lid 2 RVV). ▪ Bestuurders rechts van blokmarkering mogen bestuurders links van markering rechts inhalen (art. 11, lid 4 RVV). ▪ Verbod voertuigen vlak voor of op voetgangersoversteekplaatsen in te halen (art.12 RVV). ▪ Inhalen files (art. 13 RVV). ▪ Regel inzake signalen geven bij zijdelingse verplaatsing. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪

Hoofdtak 4: Zijdelings verplaatsen			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
4.3 Invoegen	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit, blikveld wisselen, gebruik spiegels). ▪ Zicht voor en achter. ▪ Rekening houden met dode hoek. ▪ Volgafstand. ▪ Voldoende ruimte. ▪ Zichtbare positie. ▪ Moment van invoegen. ▪ Snelheid (snelheidsverschil) en acceleratie (op tijd aanpassen van snelheid). ▪ Richting aangeven (juiste wijze, op tijd). ▪ Taxatie gedrag ander verkeer (achteropkomend verkeer: scannen, vaststellen ruimte en rijsnelheid). ▪ Tijd en ruimte gunnen aan ander weggebruikers. ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). ▪ Beschikbare rijlijn na toerit vóór de oprit. ▪ Nabocht vlak voor oprit. ▪ Krachten en weerstanden die tijdens het rijden in (on)beladen toestand optreden. ▪ Eigen rijsnelheid en positie ten opzichte van bestuurders hoofdrijbaan. ▪ Mogelijkheden voor invoegen (invoegstrook, weefvak). ▪ Weefvak, invoegstrook overgaand in rijstrook, korte invoegstrook: aanwezigheid, positie uitvoegend verkeer op hoofdrijbaan. ▪ File op de hoofdrijbaan. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rijsnelheid en verkeersdrukke beïnvloeden de tijd en ruimte om in te voegen en daarmee de onbelemmerde doorgang van andere weggebruikers (doorstroming) en de kans op verrassing met niet passende reacties tot gevolg (veiligheid, sociaal gedrag). ▪ Zicht op andere verkeersdeelnemers beïnvloedt opmerken ander verkeer (veiligheid). ▪ Naderafstand overig verkeer is van invloed op ruimte om in te voegen (veiligheid, doorstroming). ▪ Langere duur van invoegen vergroot de kans op te dichte nadering andere weggebruikers (veiligheid, doorstroming). ▪ Onderlinge snelheidsverschillen bij invoegstrook bemoeilijken het in- en uitvoegen voor deelnemende bestuurders (veiligheid, doorstroming). ▪ File op de hoofdrijbaan: op tijd teken geven voorkomt verwarring, irritatie en hinder (sociaal gedrag). ▪ Korte invoegstrook: plotseling stilstaan aan begin van invoegstrook kan leiden tot verrassing bij andere deelnemers (veiligheid). ▪ Doorrijden en dwingend invoegen bij druk verkeer op hoofdrijbaan kan leiden tot niet passende reacties (veiligheid, sociaal gedrag). ▪ Bij krachten en weerstanden gaat het om: <ul style="list-style-type: none"> - Krachten en weerstanden die op het voertuig en/of de lading werken. - De verdeling van de lading over de laadvloer. - Het zwaartepunt, de stabiliteit, het kantelmoment o.a. bijvoorbeeld bij vloeistoffen etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keuze van varianten van uitvoering: al of niet stoppen bij korte invoegstrook, dan wel snelheid vermeerderen en met richtingaanwijzer afdwingen e.d. ▪ Keuze en timing van deelhandelingen: moment van richting aangeven, moment van verlaten invoegstrook, vóór of achter een ander voertuig weven e.d.

	<ul style="list-style-type: none">▪ Beschikbare ruimte(kussen) of interval voor én na invoegen.▪ Dode hoek links.▪ Zicht op andere weggebruikers.▪ Blokmarkering.		
	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Regels inzake wegcategorieën.▪ Bij uitvoeren bijzondere manoeuvres overige verkeer voor laten gaan (art. 54 RVV).▪ Motorvoertuigen moeten teken geven bij zijdelingse verplaatsing (art. 55 RVV).▪ Toelating op auto(snel)wegen (art. 42 RVV).		

Hoofdtak 4: Zijdelings verplaatsen			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
4.4 Uitrijden	<p>Taaksituatie en omstandigheden</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kijkgedrag (voldoende ver vooruit, blikveld wisselen, gebruik spiegels). ▪ Zicht voor en achter. ▪ Rekening houden met dode hoek. ▪ Volgafstand. ▪ Voldoende ruimte. ▪ Zichtbare positie. ▪ Moment van uitrijden. ▪ Snelheid (snelheidsverschil) en acceleratie (op tijd aanpassen van snelheid/ uitrollen). ▪ Richting aangeven (juiste wijze, op tijd). ▪ Taxatie gedrag ander verkeer (achteropkomend verkeer: scannen, vaststellen ruimte en rijsnelheid). ▪ Tijd en ruimte gunnen aan ander weggebruikers. ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). ▪ Mogelijkheden voor uitrijden (uitrijstrook, weefvak). ▪ Beschikbare ruimte(kussen) of interval voor én na uitrijden. ▪ Dode hoek rechts. ▪ Zicht op andere weggebruikers. ▪ Blokmarkering. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rijsnelheid en verkeersdrukte beïnvloeden de tijd en ruimte om in te voegen en daarmee de onbelemmerde doorgang van andere weggebruikers (doorstroming) en de kans op verrassing met niet passende reacties tot gevolg (veiligheid, sociaal gedrag). ▪ Zicht op andere verkeersdeelnemers beïnvloedt het opmerken van ander verkeer (veiligheid). ▪ Het is van belang dat men pas op de uitrijstrook snelheid vermindert, anders wordt het achteropkomende verkeer gehinderd (doorstroming) en kunnen gevaarlijke situaties ontstaan (veiligheid). ▪ Men moet op tijd aangeven dat men gaat uitvoegen (sociaal gedrag). ▪ Wanneer men zich op de uitrijstrook bevindt kan het verstandig zijn de richtingaanwijzer langer aan te houden; bij een gecombineerde uitrijstrook bevordert dit de duidelijkheid naar de andere weggebruikers (sociaal gedrag). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keuze van varianten van uitvoering: al of niet stoppen bij korte invoegstrook, dan wel snelheid vermeerderen en met richtingaanwijzer afdwingen e.d. ▪ Keuze en timing van deelhandelingen: moment van richting aangeven, moment van verlaten invoegstrook, vóór of achter een ander voertuig weven e.d.

	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Regels inzake wegcategorieën.▪ Bij uitvoeren bijzondere manoeuvres overige verkeer voor laten gaan (art.54 RVV).▪ Motorvoertuigen moeten teken geven bij zijdelingse verplaatsing (art.55 RVV).		
--	---	--	--

Hoofdtak 5: Manoeuvreren			
Subtaken of scripts	Waarnemen	Voorspellen/evalueren	Mogelijke beslissingen /handelingskeuzen
Uitvoeren van bijzondere verrichtingen	Taaksituatie en omstandigheden <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plaats op de weg (niet onnodig veel ruimte nemen en geen hinder). ▪ Zichtbaar voor en zicht op andere weggebruikers. ▪ Kijkgedrag (blikveld wisselen en voortdurend spiegelen). ▪ Moment van uitvoering. ▪ Snelheid (aangepast aan omstandigheden, maar tevens vlot en doortastend). ▪ Voor laten gaan. ▪ Tijd en ruimte gunnen aan ander weggebruikers. ▪ Communiceren (voorspelbaar gedrag, contact met ander verkeer). ▪ Bijzondere weggedeelten (in- en uitritten, invoeg- en uitrijstroken, rijstrook, bruggen, viaducten, tunnels). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stilstaan, keren en parkeren op kruispunt kan de doorgang voor andere weggebruikers blokkeren en de kans op tijdig reageren bij naderend verkeer verkleinen (veiligheid). ▪ Keren, parkeren en achteruitrijden op bijzondere weggedeelten leiden tot blokkeren van de doorgang van andere weggebruikers (doorstroming). ▪ Keren, parkeren en achteruitrijden op stukken wegen waar met hoge snelheid wordt gereden kan leiden tot niet op tijd reacties van andere weggebruikers (veiligheid). ▪ Stilstaan, keren en parkeren op kruispunt kan de doorgang voor andere weggebruikers blokkeren (doorstroming) en de kans op tijdig reageren bij naderend verkeer verkleinen (veiligheid). ▪ Rijsnelheid en verkeersdrukke beïnvloeden de tijd en ruimte om manoeuvre uit voeren (veiligheid). ▪ Zicht op andere verkeersdeelnemers beïnvloedt het opmerken van ander verkeer (veiligheid). ▪ Naderafstand overig verkeer is van invloed op ruimte om manoeuvre uit voeren (veiligheid). ▪ Uitvoeren manoeuvre bij verminderd zicht of grote drukke kan leiden tot blokkeren van de doorgang van andere weggebruikers of tot verrassing, met niet passende reacties tot gevolg (veiligheid). ▪ Langere duur manoeuvre vergroot de kans op te dichte nadering van andere weggebruikers (veiligheid). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keuze van varianten van uitvoering: op welke plek, welke bijzondere verrichting uitvoeren, ... ▪ Keuze en timing van deelhandelingen: moment van insturen, moment van afremmen,

	<p>Wet- en regelkennis</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Onderscheid stoppen, stilstaan en parkeren.▪ Regels inzake weggedeelten en categorie wegen (kruispunt, fietsstrook, in- en uitrit, voetgangersoversteekplaats, voetpaden, busstrook, tunnel, brug, tram-/spoorwegovergang, in- en uitrijstroken, e.d.; art.23 RVV).▪ Alleen keren, achteruitrijden en parkeren als anderen niet gehinderd worden.▪ Verkeerstekens op borden (bijv. stopverbod, parkeerverbod, bushalte, invalidenplaats, vergunninghoudersplaats, parkeerschijfzone, e.d.; art.24 en art.25 RVV).▪ Verkeerstekens op de weg (bijv. gele doorgetrokken streep, parkeervakken; art.24 en art.25 RVV).▪ Dubbel parkeren is verboden (art.24, lid 3 RVV).▪ Regels inzake wegcategorieën.▪ Bij uitvoeren bijzondere manoeuvres overige verkeer voor laten gaan (art.54 RVV).		
--	--	--	--